notiziario della sat dlf udine

Numero 86 Anno 22 (3) settembre 2017

La mostra per i 35 anni della SAT e il 130° anniversario del tram di Udine

Dal 2 al 17 settembre si è tenuta, presso il Museo Etnografico del Friuli, sito a Udine in via Grazzano, la mostra "Binari a Udine e dintorni" in occasione dei 130 anni dall'attivazione del tram di Udine e dei 35 anni di attività della SAT.

L'idea della mostra è nata in maniera si può dire casuale. Tutto ha origine da un'idea di Enzo Rossi e di Alberto Teghil, rispettivamente presidente e socio del Club Cortonesi Toscani Amici del Friuli V.G.. Quest'ultimo infatti ha un hobby tanto unico quanto singolare che è quello di disegnare con la tecnica della penna biro locomotive a vapore.

Parlando con Enzo Rossi dei suoi disegni hanno avuto l'idea di realizzare una mostra ed hanno contattato la SAT, in quanto l'intenzione era di esporre anche fotografie e modelli a tema ferroviario. Dato che quest'anno ricorrevano i 35 dalla fondazione della SAT DLF Udine ed i 130 anni dall'inaugurazione del primo tram a Udine (tranvia urbana a cavalli), si è pensato di esporre foto dei tram urbani, con un accenno anche a quelli extraurbani, oltre ai disegni delle locomotive a vapore di Alberto Teghil realizzati con la tecnica sopra descritta. Non si è potuto invece esporre foto ferroviarie per questioni di spazio.

Riguardo la scelta del luogo in cui realizzare la mostra, grazie anche all'interessamento del dirigente del Servizio Integrato Musei e Biblioteche, nonché socio SAT, Romano Vecchiet, l'Assessorato alla Cultura del Comune di Udine ha messo a disposizione il salone d'onore del Museo Etnografico del Friuli.

Il disegno realizzato a penna da Alberto Teghil scelto per il volantino della mostra

Oltre alle foto e ai disegni, per presentare buona parte dell'attività della SAT, sono state allestite vetrine con modelli sia tranviari che ferroviari oltre agli immancabili cimeli. Faceva bella mostra di sé anche il diorama in scala N della stazione di Udine ambientato agli inizi del Novecento e infine non poteva mancare il plastico modulare di recente realizzazione della stazione di "Pinzago".

A coronare il tutto poi, la pubblicazione del catalogo della mostra con tutte le foto dei tram che erano esposte e i disegni a penna biro di Teghil. Questo proprio grazie all'interessamento del Club Cortonesi e dell'editore Calosci di Cortona.

Il giorno dell'inaugurazione, sabato 2 settembre, erano presenti il sindaco di Udine Furio Honsell, l'assessore alla cultura Federico Pirone, il dirigente dei Civici Musei Romano Vecchiet e altre autorità. Nell'atrio del museo c'erano moltissime persone (alcune sono anche rimaste fuori) e in tutta la giornata si sono contati 139 visitatori.

Grande è stato il rammarico per il fatto che sul giornale locale, il Messaggero Veneto, non sia stato pubblicato alcun articolo relativo alla mostra, cosa che ci ha sicuramente penalizzato. La gran parte dei presenti infatti erano appassionati e addetti ai lavori. Il giorno successivo, essendo la prima domenica del mese con ingresso gratuito ai musei, c'è stato un afflusso notevole con ben 236 presenze. Abbiamo numeri precisi dato che in porti-

A sinistra i disegni di locomotive di Alberto Teghil

A destra un settore dell'esposizione delle foto dei tram

(foto C. Canton)

neria conteggiano tutti i visitatori, anche quelli con ingresso gratuito, come lo era mostra SAT.
Nelle due settimane successive le visite sono state inferiori, e se nei giorni feriali è giustificabile, ci si aspettava un afflusso maggiore nel fine settimana di Friuli DOC. La famosa manifestazione, che tra l'altro è stata penalizzata dal brutto tempo, non ha portato molti visitatori dato che la nostra posizione non era centrale ma di passaggio, inoltre quest'anno nella vicina piazza Garibaldi non erano presenti chioschi come gli anni scorsi.
Dopo un'altra settimana in sordina sabato 16, penultimo giorno della mostra, è uscito l'articolo sul Messaggero Veneto. Subito si è visto l'effetto con oltre cento visitatori e domenica 17, giorno di chiusura, il record di 243 visitatori. In totale ci hanno fatto visita 1142 persone. Meglio tardi che mai, ma viene da chiedersi quante sarebbero state se l'articolo usciva il primo giorno!!!
Tra i visitatori, oltre alle facce note tra gli appassionati di varie generazioni, tantissima gente comune che con piacere ha rivisto la Udine dei tempi andati o l'ha scoperta per la prima volta. Molti sono stati i ferrovieri della FUC che sono passati. Tante anche le famiglie con bambini che erano ovviamente interessati soprattutto ai trenini che sfrecciavano nella stazione di Pinzago. Io personalmente ho invitato decine di papà e mamme a venire a trovarci in carrozza, ma solo una famiglia si è fatta vedere. Questo dimostra che l'interesse spesso termina con le mostre, ma che anche la posizione della carrozza fuori dal mondo non ci aiuta per niente.
Molti soci hanno approfittato per portare da casa modellini della loro collezione che avevano bisogno di "sgranchire" le ruote: si sono visti pezzi interessanti come la 691 fresca di uscita sul mercato, il pendolino ETR 610 e anche il suo predecessore ETR 450, il "Micotra" nella versione di inizio servizio ed altri interessanti rotabili, oltre ai modelli dell'associazione.

In senso orario
Il plastico "Pinzago" (foto D. De Anna)
Alcune bacheche con modelli ferroviari e cimeli (foto C. Canton)
Un momento dell'inaugurazione della mostra (foto D. De Anna)

Un bilancio sicuramente positivo, che ha impegnato moltissimo i soci che si sono alternati nel presenziamento della mostra considerato sia l'orario del museo dalle 10 alle 19, sia il fatto che i trenini sul plastico dovevano girare sempre, ma anche per sorvegliare il materiale esposto. Inoltre era prevista la vendita del nostro catalogo, che in due settimane ha venduto una settantina di copie.
Come suggello al successo della mostra, la notizia che l'assessore alla cultura è rimasto molto soddisfatto dell'esposizione e che perciò sta valutando l'ipotesi di metterci a disposizione uno spazio dove esporre in maniera permanente foto, documenti, cimeli e modellini che raccontino la storia di ferrovie e tranvie della nostra regione.

Daniele De Anna

Treni speciali a Pinzago o ambientazione in epoca IV? (foto C. Canton)

La 691.022 eccezionalmente in transito a Pinzago (foto D. De Anna)

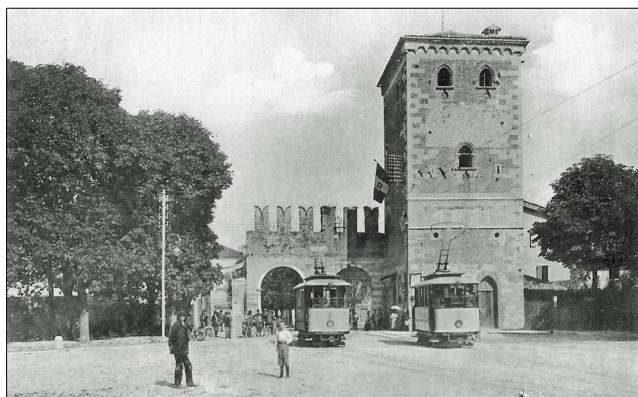
130 anni fa il primo tram di Udine

L'attivazione del servizio pubblico della città di Udine avvenne nel 1866 a seguito della delibera del consiglio comunale del 18 maggio che stabiliva un contributo annuo di 500 fiorini a Valentino Carlini per un servizio di almeno 6 vetture pubbliche al servizio della città e della stazione. Un mese dopo, il 23 giugno, iniziò la terza guerra d'indipendenza contro l'Austria che comportò l'annessione all'Italia del Veneto e di buona parte del Friuli. Le truppe italiane occuparono Udine il 22 luglio. In settembre avvenne l'effettiva attivazione del servizio con vetture a cavalli dette Broom, termine che in friulano venne storpiato in Brun.
Agli inizi del 1886 una certa Società del Tramway vicentina fece tutta una serie di sopralluoghi e rilievi nella prospettiva di installare una tranvia.

La foto simbolo della mostra SAT Tram in piazza Libertà nei primi anni '50

Il tram a cavalli in via Aquileia. Fine Ottocento

L'ingegnere friulano Giovanni Stampetta, che aveva intuito le potenzialità del nuovo mezzo di trasporto, propose allora la costituzione di una società locale per la gestione del servizio e ottenuto il consenso dei maggiorenti e notabili udinesi si affrettò a presentare la domanda di concessione al comune. Il comune deliberò il 17 aprile 1886 sulla concessione di “ferrovie a cavalli” con tutti gli oneri connessi. Furono subito iniziati i lavori di posa dei binari che però vennero interrotti per mancanza di rotaie. Nel gennaio del 1887 fu pubblicato un bando per l'acquisto dei 12 cavalli necessari all'esercizio ed arrivarono i binari per cui si riprese la posa lavorando giorno e notte per recuperare il tempo perduto. In viale Duodo fu costruito il deposito delle carrozze e le stalle per i cavalli. I primi giorni di febbraio si completarono i lavori della linea Stazione-piazza Vittorio Emanuele (detta semplicemente piazza Vittorio, oggi piazza Libertà)-Porta Venezia (piazzale XXVI luglio). Il successivo 30 marzo ci fu l'attivazione del servizio, attivo dalle 7.00 alle 20.00 (con qualche variazione stagionale), con 4 vetture a scartamento 1.445 mm, lunghe 4,50 m. Il servizio tranviario, che aveva un costo di 10 centesimi nei giorni feriali e di 15 nei festivi, incontrò subito un grande successo di pubblico, tanto da registrare la presenza di 700/800 passeggeri al giorno.
Due anni dopo il 21 luglio 1889, dopo una serie di prove, fu inaugurata la linea piazza Vittorio-Porta Gemona (oggi piazzale Osoppo). In questa tratta si presentò la necessità della “doppia trazione” per superare la salita di Riva Bartolini; infatti bisognava aggiungere un altro cavallo per superare la pendenza e questo creava malumore tra i passeggeri per il perditempo. In quello stesso anno Arturo Malignani, che aveva appena dotato Udine dell'illuminazione pubblica elettrica, stava studiando la possibilità di applicare l'energia elettrica anche sui tram.
Agli inizi del Novecento furono acquistate delle vetture aperte per il servizio estivo ed istituiti abbonamenti trimestrali, semestrali e annuali.
Nel 1906 Malignani fondò la Società Friulana di Elettricità (SFE) che si proponeva di produrre energia elettrica ed anche di gestire i tram cittadini e le possibili tranvie extraurbane che si progettava di costruire. Venne presentata così presentata la domanda di concessione per trasformare le tranvie da cavalli ad elettriche e per costruire una nuova linea dalla stazione a piazza Vittorio attraverso via Cussignacco e piazza Garibaldi.
Intanto all'inizio del 1907 venne deciso di istituire delle fermate fisse ed altre a richiesta perché gli utenti avevano l'abitudine di salire o scendere in qualsiasi punto dal tram in corsa causando spesso incidenti anche gravi.
E fu iniziata anche la posa dei binari e della linea aerea a 600 V per il tram elettrico che aveva scartamento metrico. Si partì dalla nuova linea, dalla stazione a piazza XX settembre, con alcune contestazioni perché per il primo tratto sarebbe stata parallela alla linea del tram di San Daniele intasando il già intenso traffico dei carri diretti in stazione e perché il raddoppio di piazza XX settembre avrebbe

Un tram in partenza dalla stazione di Udine verso il centro cittadino. Primi anni Venti del Novecento (coll. D. Pittino)

Le vetture n. 2 e 7 a Porta Aquileia nel 1915

intralciato il mercato del grano. Ci furono però dei ritardi nei lavori per la ritardata consegna delle rotaie. La nuova tratta entrò in funzione già in agosto, dopo di che si chiuse la linea per Porta Venezia per il suo rifacimento e per l'allacciamento con la nuova linea. Quando anche questo fu effettuato venne sospesa la linea per via Aquileia per i lavori di adeguamento in modo da non interrompere mai il collegamento con tra il centro e la stazione. L'unica linea sulla quale il servizio fu sospeso durante i lavori fu quella tra il centro e Porta Gemona. Il servizio continuò con le carrozze a carrozze a cavalli alle quali era stato adattato lo scartamento.

Il deposito fu costruito fuori Porta Gemona in via Planis (oggi via Uccellis) dove furono installati dei generatori di corrente da utilizzarsi in caso di mancanza della corrente che proveniva dalla centrale di Vedronza costruita dallo stesso Malignani nei pressi di Tarcento.

Mancando ancora l'autorizzazione ministeriale all'esercizio, che non sarebbe stata concessa fino a che non fossero stati montati i freni ad aria compressa sui nuovi tram, si decise di effettuare le prove durante le ore notturne. La prima corsa prova fu effettuata l'undici dicembre 1907; essa avrebbe dovuto rimanere “segreta”, ma essendo già circolate voci sulla sua effettuazione verso la mezzanotte, fu deciso di anticiparla di circa due ore. L'arrivo della vettura in piazza Vittorio fu però notato da qualcuno che sparse immediatamente la notizia tanto da attirare una notevole folla. Le prove continuarono nei giorni successivi e l'8 gennaio 1908 fu effettuato il collaudo delle linee e dei mezzi. Il 13 gennaio fu emesso il decreto prefettizio per l'esercizio provvisorio del tram ed il giorno successivo fu avviato il servizio provvisorio. Il 23 marzo con la soppressione del tram a cavalli fu dato l'avvio all'esercizio ufficiale. In aprile il re firmò il decreto definitivo di concessione all'esercizio.

Le 14 vetture messe in servizio furono fabbricate a Milano dalla Società Thompson e Houston con carrozzeria Carminati e Toselli, avevano una potenza di 25 CV ed erano lunghe 6,50 m con 14 posti a sedere longitudinali e 16 sulle piattaforme.

Il servizio nei primi tempi registrò vari inconvenienti tra mancanze di corrente, sospensioni per lavori di adeguamento delle linee elettriche e telefoniche nelle vie attraversate dal tram e svii, questi ultimi spesso provocati da monelli che mettevano sassi o altro materiale sui binari appunto per far deragliare le vetture. Ci furono comunque varie discussioni sul tracciato della tratta di Porta Cussignacco e di quella di Porta Venezia e si proponeva di prolungare quest'ultima lungo viale Venezia per servire il borgo che si stava sviluppando all'inizio del viale, il cimitero e gli abitanti della località di Santa Caterina; la zona era anche frequentata per diletto. Visto che la SFE non aveva intenzione di accogliere le richieste, nel 1913 fu costituita una società di persone interessate che presentò un progetto di linea da piazzale XXVI luglio al piazzale cosiddetto della Rotonda all'estrema periferia del comune di Udine. I tram avrebbero dovuto avere motore a benzina, ritenuto il più adatto al bisogno. Il progetto fu scartato dal comune perché il motore a benzina avrebbe creato problemi di rumore e puzze varie, disturbando la quiete degli udinesi durante le loro passeggiate lungo il viale e perché in futuro si sarebbe senz'altro prolungato la linea esistente gestita dalla SFE.

Il 28 giugno 1915, a prima guerra mondiale già iniziata, fu aperta la tranvia extraurbana Udine-Tricesimo che aveva il capolinea in Porta Gemona in comune con il tram urbano; anche il deposito era in comune.

Affollamento di vetture in piazza Vittorio Emanuele. Anni Dieci del Novecento

Fermata di via Mercatovecchio. Anni Trenta

Due tram urbani e quello per Tarcento in Porta Gemona. Anni Trenta del Novecento

La guerra comportò vari disservizi e sospensioni dell'esercizio e ci fu anche un bombardamento del deposito. Dopo la disfatta di Caporetto fu sospeso ogni servizio, che venne in seguito ripreso nel maggio del 1918 sulla tratta Stazione-Porta Gemona praticamente solo per l'esercito austriaco.
Finita la guerra il servizio rimaneva insufficiente e solo sulla tratta Stazione-Porta Gemona perché su quelle per Porta Cussignacco e Porta Venezia erano state asportate parte delle rotaie. In seguito la linea per Porta Cussignacco fu definitivamente soppressa.
La SFE in seguito, nella prospettiva di un potenziamento delle linee, fece presente che non poteva assumersene i costi, preferendo investire nel settore della produzione e fornitura dell' energia elettrica. Dopo lunghi dibattiti nel 1923 venne fondata la Società Anonima Tranvie del Friuli (TdF) per la gestione delle tranvie urbane e di quella per Tricesimo. La nuova società nel 1924 prolungò il tram urbano fino in Chiavris, dove stava sorgendo il nuovo ospedale di Udine, utilizzando la tratta Porta Gemona-Chiavris della linea per Tricesimo e, poiché la SFE non voleva cederle il deposito e le officine di via Uccellis, costruì nel 1926 un nuovo deposito a pochi metri di distanza con ingresso in via Caccia, un triangolo in piazzale Osoppo ed un'asta di manovra lungo viale della Vittoria. Le Tranvie del Friuli iniziarono a gestire, con risultati altalenanti, anche servizi automobilistici. Il 29 agosto 1925 la linea di Porta Venezia venne finalmente prolungata fino al Tiro a Segno (e cimitero). Seguirono il 2 luglio 1932 l'apertura della tratta Tiro a Segno-Rotonda, dove sorgeva una notissima sala da ballo, ed il 10 ottobre dello stesso anno l'apertura della tratta Rotonda-Santa Caterina di quella che venne denominata linea 2, mentre la Stazione-piazza Vittorio-Chiavris divenne la linea 1.
Nel 1941 a guerra iniziata furono messe in servizio 2 motrici che arrivano da Gorizia. Il servizio continuò anche quando nel 1944 iniziarono i bombardamenti degli alleati che però colpirono prevalentemente la zona della stazione; molte volte i tram furono abbandonati dove si trovavano al momento dell'allarme.
Il servizio ritornò alla normalità nel 1946 ed il 7 dicembre fu aperta l'ultima breve tratta realizzata da Chiavris all'ospedale.
Nel 1947 valutati gli alti costi di gestione fu deciso di sospendere i progetti di costruzione di nuove linee. Nel 1948 furono acquistate 2 motrici dal comune di San Remo che il cronista del giornale locale definisce fatiscenti.
Il tram oramai cominciava ad essere considerato di ostacolo al traffico automobilistico ed anche obsoleto, da sostituire con mezzi più moderni e comodi. Nel 1951, nell'imminenza della scadenza della concessione alle TdF, fu costituita la TUSA (Trasporti Urbani Società per Azioni) per la gestione dei servizi urbani, in parte con autobus.
L'8 giugno 1952 l'autobus sostituì il tram sulla linea 2 ed il 31 dicembre anche la linea 1 vide l'avvento della gomma decretando la fine del tram urbano di Udine. E cominciò subito la rimozione delle rotaie e della linea aerea.

Claudio Canton

Incrocio di tram in piazza XX Settembre. Anni Dieci del Novecento

Il tram a Porta Cussignacco. Anni Dieci del Novecento

Le foto, salvo diversa indicazione, appartengono alla collezione di Roberto Chiandussi

La vettura n. 53 manovra il carro n. 25 all'ingresso del deposito di via Caccia (Coll. S. Comuzzo)

Pedemontana

Sono iniziati i lavori di ripristino della ferrovia Pedemontana sulla tratta da Sacile a Maniago che si prevede di riaprire in dicembre, mentre tutta la linea dovrebbe essere percorribile nel 2018.
Il Comitato Pendolari Alto Friuli ha così lanciato un sondaggio sui social e sul suo blog per chiedere informazioni sul tipo di servizio richiesto dalla potenziale utenza, arrivando poi a formulare una sua prima proposta di orario.
La notizia della riapertura della Pedemontana ha scatenato varie polemiche tra gli amministratori della zona che hanno lamentato carenze nel progetto economico legato al territorio ed ancora polemiche per i passaggi a livello, specialmente a Sacile come già annunciato sul numero scorso.
Intanto il 2 agosto è stata approvata la legge sulle ferrovie turistiche nella quale è stata inserita anche la Sacile-Gemona alla pari di altre 17 linee sparse sul territorio nazionale.

Claudio Canton

Fondazione FS: via al restauro del Museo ferroviario di Trieste C.M.

Il 18 luglio è stato firmato l'accordo per il restauro e la conservazione del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio. Il piano di recupero è stato redatto da Fondazione FS e prevede, come primo intervento, il restauro dell'area aperta al pubblico dove sarà esposta la collezione dei cimeli ferroviari, con un ampliamento degli spazi a disposizione. Questi lavori, fino al loro completamento, comporteranno la chiusura del museo. Al restauro forniranno fondi anche il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, la Regione Friuli Venezia Giulia, e Ferrovie dello Stato Italiane, proprietario dell'immobile; il Comune di Trieste contribuirà alle attività operative.
Durante l'incontro si è anche discusso della valorizzazione delle attività culturali e turistiche connesse agli itinerari ferroviari. Perciò saranno ripristinati il collegamento tra Trieste Campo Marzio e Villa Opicina via Rozzol e il vecchio valico di Monrupino con la Slovenia, nonché restaurata la fermata di Miramare. Si è anche parlato della Pedemontana inserita nel progetto "Binari senza tempo" di Fondazione FS, che presenterà un inedito modello di esercizio con i normali treni viaggiatori e i treni storici il sabato e la domenica. E per questioni logistiche Fondazione FS restaurerà il vecchio deposito locomotive e la piattaforma girevole di Casarsa della Delizia per il ricovero dei rotabili storici. Qui è prevista anche la realizzazione di un circuito vapore vivo e di una sede per l'archivio storico ferroviario di Casarsa.
Prima della firma i partecipanti sono partiti da Trieste C.le con un treno storico composto dalla D 345.1142 e dalla D 343.2026 in trazione simmetrica, 2 Centoporte, una Corbellini, una carrozza 21000, l'ex carrozza prova freni e un carro G con mantici. E' stata effettuata una fermata a Miramare per la visita al castello, per proseguire via Opicina e Rozzol fino a Campo Marzio dove il convoglio è arrivato trainato dalla D 145.1030.
Con l'effettuazione del treno storico da Trieste Centrale a Campo Marzio sui display delle stazioni è comparsa la classificazione TS "Treno Storico" per identificare tutte le corse effettuate con materiale rotabile storico delle FS. Anche il logo "FS Trenitalia" è stato sostituito da quello "Fondazione FS Italiane".

Claudio Canton

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Il Ministero dei Trasporti ha stanziato 11 milioni di euro a favore della regione FVG per l'acquisto di nuovi treni. A questa cifra si aggiunge la somma di 7 milioni di euro di cofinanziamento della regione stessa per cui ipoteticamente si potrebbero comperare 3 convogli.

Il presidente del Comitato Pendolari Alto Friuli si è accorto che il prezzo dell'abbonamento del servizio integrato sulla linea Udine-Tarvisio è diverso se acquistato da Trenitalia o da SAF con una differenza mensile di 2,59 euro in più da parte di Trenitalia. Chiede perciò che i due prezzi siano parificati.

Nella ex biglietteria della stazione di Gemona verrà realizzato un info-point ed installate apposite rampe per trasportare le biciclette ai treni.
Intanto il punto di ristoro realizzato nel fabbricato viaggiatori della vecchia stazione di Chiusaforte vede crescere sempre più il numero di ciclisti che, in transito sulla ciclabile realizzata sulla vecchia Pontebbana, si fermano per uno spuntino, al punto che si sta pensando di realizzare alcune camere al primo piano dell'edificio.
La proprietà dei fabbricati dell'ex stazione di Tarvisio C.le ha presentato un progetto per il loro recupero. E' prevista anche la realizzazione di un ostello per i ciclisti che percorrono la ciclovia Alpe Adria che è stata realizzata sul sedime della vecchia Pontebbana. L'ostello comunque sarà aperto anche per altre attività che si terranno in zona.
La provincia di Udine e il comune di Cividale hanno stanziato fondi per il restauro del primo piano della vecchia stazione di Cividale. Al pianterreno è già stato creato il Museo degli Alpini nella Grande Guerra e realizzato un plastico rappresentante la ferrovia Civdale-Caporetto.

Ancora polemiche del comitato anti passaggi a livello di Udine perché molte persone li attraversano anche se le sbarre sono chiuse, con una situazione critica in quello nei pressi dell'Istituto Bearzi dove nelle ore di afflusso e uscita dalla scuola gli studenti ignorano le sbarre chiuse. Vengono anche segnalate le code che crea il PL proprio in questi momenti di maggior traffico. La soluzione? Ovviamente la solita: togliere la ferrovia.

Da un po' di tempo sulla stampa vengono pubblicate proposte di realizzare una pista ciclabile sul percorso della ex linea Carnia-Tolmezzo da tempo chiusa al traffico. La pubblicazione sul Messaggero Veneto di una lettera dell'ex associazione Ferrovia Turistico Museale Carnia-Tolmezzo, che per una decina di anni ha proposto il suo riutilizzo per scopi turistico-museali, ha scatenato un ampio dibattito. In questa lettera sono stati esposti i motivi che hanno portato alla rinuncia del loro progetto, tra questi la realizzazione su un fianco del binario della fibra ottica e sull'altro di una condotta fognaria che di fatto per la normativa sulla sicurezza delle linee ferroviarie, che impone la distanza di almeno 20 m dal binario di condotte, impedisce il suo riuso. Questo ha dato maggior forza alle istanze di chi vuole la pista ciclabile (sindaci, politici, cittadini, Fiab - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, ecc.). A tutto ciò si oppone l'associazione Vecchi binari che si propone gli stessi scopi che aveva la FTMCT e cioè il ripristino della linea. E ricorda che la tratta è vincolata come bene storico dalla Soprintenza, chiamando in causa la Regione proprietaria della ferrovia e dichiarando che non è contraria alla ciclabile, che però può essere realizzata su altri percorsi.

Alla fine di agosto anche la Polfer di Udine è stata impegnata nell'operazione "Stazioni sicure" che ha visto l'effettuazione di servizi di prevenzione e di controlli mirati anche con l'uso di metal detector. Altri controlli sono stati fatti con l'operazione "Rail safe day" che ha visto verifiche per accertare che non ci siano attraversamenti impropri dei binari e presenze indebite lungo le linee, con partico-

lare riguardo al fenomeno dei selfie rischiosi con i treni fatti dai giovani. In settembre c'è stata anche l'operazione “Oro rosso” per prevenire i furti di rame nelle ferrovie. Oltre ai controlli lungo le linee e nei depositi di cavi sono stati controllati anche i centri di recupero dei materiali metallici.

Leggendo sulla stampa le notizie relative alle proteste della gente contro le ferrovie si vengono a sapere sempre cose nuove. In questo caso gli abitanti della località Arrodola Nuova, che si trova tra Torviscosa e San Giorgio di Nogaro, si lamentano per il rumore e le vibrazioni creati dalle giunte sconnesse (!) del secondo binario posato da RFI un anno fa. Ma la Trieste-Venezia non era già a doppio binario?

Anche quest'anno in occasione della manifestazione Friuli Doc (8, 9, 10 settembre) sia Trenitalia che FUC hanno organizzato numerosi treni speciali.
Ed in occasione della Maratonina di Udine (17 settembre) si è ripetuta l'interruzione della linea Udine-Cividale dalle 10.00 alle 12.00 in quanto il tracciato della corsa interessava il PL di Remanzacco.

Quando le vetture del tram di Opicina rimaste coinvolte nell'incidente dell'anno scorso sono state riparate e si parlava di ripristino del servizio, è arrivato il diniego dell'USTIF alla riapertura della linea. Infatti l'ente certificatore ha rilevato varie carenze sui binari e sulle infrastrutture che devono essere sanate per ottenere l'autorizzazione al servizio, che rimane così sospeso a tempo indeterminato.

Le Ferrovie Slovene hanno annunciato che nel 2018 sarà ripristinato il collegamento passeggeri tra Lubiana e Trieste/Venezia con fermata anche nella nuova stazione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, che si prevede di aprire nel marzo 2018.

Cisterne protagoniste di perdite nel mese di luglio. Il pomeriggio del 2 una cisterna in composizione a un treno RTC proveniente da Tarvisio e diretto a Trieste ha registrato una perdita di gas argon nella stazione di Monfalcone. La stazione è stata evacuata e il traffico ferroviario è stato sospeso in attesa della messa in sicurezza. La situazione è stata risolta in circa 3 ore con gravi ripercussioni sui viaggiatori. All'alba del 20 luglio a Tarvisio un'altra cisterna di un treno di InRail diretto in Emilia perdeva etanolo. Dopo il suo ricovero sul binario attrezzato è bastato sostituire la guarnizione del bocchettone per risolvere il problema.
Il 10 luglio, sempre a Tarvisio, sulla locomotiva 186.443 di RTC si è registrato un principio d'incendio determinato dalla fusione del reostato di frenatura. Intervento dei vigili del fuoco del locale distaccamento che in breve hanno estinto le fiamme.
Anche il passaggio a livello in località San Marco a Palmanova è stato interessato a due eventi che ne hanno comportato il blocco. Il 27 luglio il rimorchio di un camion ha agganciato e piegato una sbarra che era regolarmente aperta, comportando ritardi nel traffico sia ferroviario che stradale fino alla sua riparazione. Invece il successivo 10 agosto è stato il forte vento di un temporale a piegare una sbarra facendola finire sulla linea aerea, causando anche in questo caso l'interruzione del traffico ferroviario e problemi alla circolazione stradale.
La sera del 24 settembre a causa di un tamponamento un'auto è finita sui binari della FUC nei pressi di Remanzacco. L'autista, che non è riuscita a togliersi dai binari, ha chiamato i carabinieri che hanno avvisato la FUC che ha provveduto a bloccare il treno fino alla rimozione dell'auto.

Sui Civity ETR 563, dopo le polemiche apparse sulla stampa, sono stati installati i pittogrammi che indicano la posizione dei comparti attrezzati per il trasporto delle biciclette.

Daniele De Anna

L'Antitrust ha multato Trenitalia di 5 milioni di euro perché sul proprio sito “nascondeva” le soluzioni più economiche, quelle con i treni regionali, favorendo quelle più costose quali le Frecce o gli IC se non si cliccava il link “tutti i treni”.

FUC

L'assemblea dei soci della FUC ha approvato il bilancio 2016 che si è chiuso con un utile di 245.081 euro. Altri dati vedono aumenti dell'1% del traffico sulla Udine-Cividale, del 4,6% sul Micotra, del 24,5% del servizio di trasporto biciclette e del 24,5% del trasporto merci. Molto alto anche il grado di puntualità sulla linea sociale pari al 99.6% (da 0 -10') e al 100% (da 0 - 10') sul Micotra.

Claudio Canton

In seguito all'articolo apparso sul numero di giugno de **il tender**, riguardante l'entrata in servizio di 4 hostess e uno steward sulla linea Udine-Cividale, si precisa, per correttezza, che il suddetto personale viene denominato “Assistente capotreno”.

Daniele De Anna

Durante l'estate nelle fermate di Bottenicco, Moimacco e S. Gottardo ignoti hanno scassinato le emettritici automatiche di biglietti rubando il denaro contenuto. Sicuramente il bottino è stato inferiore al danno causato. Ogni macchinetta infatti costa attorno ai 18.000 €.
Al momento le tre emettitrici sono chiuse e incellofanate con la scritta: fuori servizio-non contiene denaro!

Daniele De Anna

Sulle fiancate e all'interno degli Stadler FUC è apparsa la marcatura uniforme che assegna a ogni elemento del convoglio un numero. Sull'ATR 110 002 la marcatura prevede la numerazione 95 83 811 004-8I-FUC e 005-5I-FUC per le due unità di testa e 95 83 811 006-8I-FUC per l'unità centrale motorizzata.

Daniele De Anna

Marcature esterne (unità motrice) e interne sull'ATR 110.002 FUC (foto D. De Anna)

Trainwatching

Il 18 luglio la E 412.007 è transitata isolata a Pordenone in direzione Udine. Il 21 luglio la E 652.003 in livrea d'origine in coppia con la E 652.023 attendeva a Pordenone di agganciare un treno merci.

Giampaolo Scodellaro

Agli inizi di agosto è rientrato finalmente in servizio lo Stadler ATR 110 002 della FUC.

Daniele De Anna

Per tutto il periodo estivo il Micotra ha viaggiato con la composizione "pesante" per far fronte all'elevato numero di biciclette che aumenta di anno in anno, grazie al sempre maggior successo della ciclovia "Alpe Adria". La composizione tipo era formata da due bagagliai e da tre carrozze di seconda, ma ci sono state diverse varianti: tre carrozze di seconda, una mista prima/bagagliaio e un bagagliaio, tre carrozze di seconda e due miste prima/bagagliaio e infine due miste prima/bagagliaio, due seconde e due bagagliai per un totale di sei pezzi!

Il 6 agosto dal treno del mattino in arrivo da Villach, composto da 6 carrozze, è scesa una comitiva di 60 persone che aveva percorso la pista ciclabile sulla vecchia Pontebbana con le biciclette in notturna per rientrare con il treno.

Daniele De Anna

Pordenone

E 652.003 in livrea originale ed E 652.023 in attesa di agganciare un merci il 21 luglio '17

E 412.007 isolata in attesa di partire per Udine il 18 luglio '17

(foto G. Scodellaro)

Lo Stadler ATR 110 002 della FUC è rientrato in servizio in agosto. Udine, 22 agosto 2017 (foto D. De Anna)

Micotra in composizione rinforzata di 6 carrozze il 6 agosto 2017 in occasione della festa della birra di Villach (foto D. De Anna)

Il 21 settembre era presente a Udine il convoglio diagnostico Archimede di RFI.

Daniele De Anna

Il 27 settembre la locomotiva 728.022 ha effettuato un treno a vapore da Trieste a Udine, via Cervignano-Palmanova, per una comitiva di inglesi. Il giorno seguente ha portato il treno fino a Treviso dove il convoglio è stato preso in carico dalla Gr 740 di Verona. La 728 è rientrata a Trieste trainata da una E 656 via Portogruaro. Questo itinerario faceva parte di un tour a vapore tra Slovenia, Friuli e Veneto organizzato dalla Railway Touring Co.

Daniele De Anna

Il Micotra in transito il 5 agosto 2017 sul ponte a cavalletto nei pressi del valico di Coccau (foto D. De Anna)

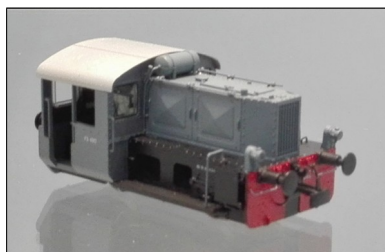
La 728.022 si rifornisce a Udine il 27 settembre 2017 durante l'effettuazione di un treno per una comitiva di inglesi (foto D. De Anna)

Hobby Model Expo di Novegro 2017

La 41ª edizione dell'Hobby Model Expo di Novegro ha visto un netto calo delle novità presentate dalle varie case rispetto all'abbondanza degli anni scorsi; per qualcuno è stata un'edizione deludente. Probabilmente negli anni scorsi c'è stata una produzione eccessiva di modelli che ha portato alla saturazione del mercato e ciò, unitamente alla crisi, ha senz'altro generato un calo di vendite per l'impossibilità del singolo modellista di acquistare tutta la grande mole di novità che veniva immessa sul mercato, spesso anche solo piccole varianti dello stesso modello. In questo senso anche quest'anno si sono viste molte variazioni sul tema, che qualcuno ha definito minestra riscaldata.
Presentiamo ora alcune delle novità italiane delle principali ditte, cioè quello che si è visto nelle loro vetrine.
ACME di veramente nuovo ha presentato un campione delle casse del Frecciarossa 1000 e i carri DDm tipo 1968 per trasporto auto al seguito proposti in una confezione di due unità corredate di alcune auto. Era esposto l'ETR 500 per prove alta velocità di RFI e tra le locomotive la E 636.117 nella livrea “storica” grigio perla/blu orientale, la E 444.004 prototipo ricostruita, nuove versioni di E 646, E 655, E656 e la E 483 in livrea Mercitalia Rail. Ha presentato le carrozze UIC-X cuccette miste di 1/2ª classe in livrea grigio ardesia e rosso fegato, le ristoranti Gran Confort tipo 1983 in livrea grigio/avorio e XMPR, carrozze letti MU tipo 1973 e YC, un bagagliaio postale tipo UIC-X e molte carrozze di amministrazioni straniere.
Da Blackstar, che fa parte del gruppo ACME, i köf prodotti da Lenz in versione FS 213 in livrea verde, giallo cantiere e FS 4082 in livrea grigio delta; sono dotati di serie di decoder e di gancio comandato digitalmente.
Level con il marchio LE Models ha presentato il campione dell'ETR 220 AV con vetri frontali doppi, una nuova versione dell'E 626 e nuove versioni del Gr 851, tra le quali quella con serbatoi per l'alimentazione a nafta.
Os.Kar ha esposto i soliti modelli già in catalogo con l'aggiunta delle Gr 691 appena consegnate a sorpresa, a cui si aggiungeranno nuove versioni. Delle ALe 540 non si ancora nulla di preciso.

dall'alto ACME carro DDm per trasporto auto al seguito ETR 500 per prove alta velocità di RFI E 636.117 livrea grigio/blu E 483 di Mercitalia Rail

Sopra - ACME - carrozza cuccette tipo UIC-X mista di 1/2ª classe Rivarossi - carrozza tipo UIC-X 1975 mista di 1/2ª classe

Sotto - LE Models - ETR 220 AV con vetri frontali doppi e Gr 851 con serbatoi per nafta

Unica novità da Rivarossi le carrozze UIC-X tipo 1975 miste di 1/2ª classe in livrea grigio ardesia e rosso fegato, per il resto solo nuove versioni di modelli esistenti.
Roco ha presentato campioni dei carri FF, il classico carro italiano in versione passo lungo che finalmente riproduce esattamente l'originale a differenza di quello prodotto in precedenza che era stato realizzato su un telaio tedesco.
Da Pirata si sono viste stampate di casse di ALn 668 delle ferrovie private e di carrozze medie distanze in livrea pubblicitaria prodotte assieme a Vitrains. Era esposto anche il V100 in livrea rosa di Oceanogate realizzato su base Roco e già in consegna.
Da Vitrains non era esposta nessuna novità; non si è visto neppure il Minuetto elettrico nella nuova livrea regionale appena consegnato.
L'unica ditta che veramente ha presentato varie novità è la Sagi a cominciare dalle centoporte a tre assi sia in versione normale che con bagagliaio. Ha realizzato poi un bagagliaio a cassa in legno tipo 1912 ed un carro riscaldo VDIr 809 e i carri Vof e Llk per trasporto carbone, una cisterna tipo M con garitta per trasporto benzina e petrolio e tramoggia a carrelli per trasporto pietrisco in livrea gialla e coperto per trasporto sostanze igroscopiche.
In attesa della consegna dei modelli cominciamo pensare a cosa acquistare e a preparare i preventivi di spesa.

Claudio Canton

In senso orario

Blackstar köf FS 4082 in livrea grigio delta

Oskar Gr 691 in livrea fotografica

Pirata ALn 668 di ferrovie private

SAGI

carro riscaldo VDIr 809

bagagliaio tipo 1912

carro Vof per trasporto carbone

carrozze centoporte a tre assi

Sotto, da sinistra - SAGI
tramoggia trasporto sostanze igroscopiche
cisterna tipo M con garitta
carro LLk per trasporto carbone

N° 86 - Anno 22 (N° 3 / 2017)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio